

Chrysler Neon Kort Amerikaans

Autotest | Het zit ze niet mee bij Chrysler. Hollywood schildert Amerikaanse auto's anno 2000 nog steeds af als slagschepen die zich dansend op weke veren van tankstation naar tankstation slepen. In 1994 wilde Chrysler het tij keren met een voor Europa aangepaste Neon. Door een te hoge prijs en te magere uitrustingsniveau bleef de verwachte doorbraak uit. Sinds het najaar van 1999 is er een geheel nieuw ontworpen Neon die in de basisuitvoering al luxer is dan het topmodel van de vorige lijn. Bovendien ligt de prijs zo laag dat het deze keer niet mis kan gaan.

Op het eerste gezicht valt de Neon in de klasse van de Nissan Maxima en Toyota Camry. Om greep op de Nederlandse markt te krijgen, positioneert Chrysler haar kleinste auto in de prijsklasse van de Opel Astra en Renault Megane. Maar wat voor Amerikaanse begrippen een "compact car" is, blijft voor de gemiddelde Nederlander nog steeds een forse auto. Bij zo'n serieuze auto hoort een serieuze rit: in één dag van centraal America naar Zuid Carolina. Geen probleem met de Neon, want comfort staat centraal.



Cab forward

In de brochure presenteert Chrysler het "cab forward" ontwerp van de Neon als de mooiste uitvinding sinds het wiel zelf. "Cab forward" betekent dat de wielen zo veel mogelijk in de hoeken van de auto zijn geplaatst om tot maximale binnenruimte en een optimale wegligging te komen. Voor ons Europeanen de meest logische zaak van de wereld, waar ieder modern

stadsautootje al sinds jaar en dag zijn bestaansrecht aan te danken heeft. Maar het toepassen van dit concept op een grote auto is nieuw. De ruimte in de toch al niet kinderachtige Neon is daarom overweldigend. De afstand tussen het dashboard en de voorruit bedraagt enkele tientallen centimeters.

Samen met een paar voortreffelijk zittende voorstoelen kan het gevoel voor ruimte niet kapot. Achterin is duidelijk hoe goed "cab forward" werkt, de ruimte op de achterbank is gigantisch. Hoofd en beenruimte staan op het niveau van een limousine. Achter de achterbank is een bagageruimte te vinden van het maatje pleinvrees.

"Met zo veel ruimte heeft de Neon duidelijk iets voor op een middenklasser, maar dan kan de uitrusting nooit royaal zijn." Fout. Chrysler lijdt onder het Hollywood imago en doet er alles aan Europa voor zich terug te winnen. Daarom is iedere Neon standaard uitgerust met alle gangbare elektrisch bedienbare luxe van verwarmde buitenspiegels tot een 12 volt stopcontact in de middenconsole. Alleen de achterste zijruiten bedienen zich van een ouderwetse zwengel. Jammer, want die zijn lastig te bereiken vanaf de bestuurdersstoel en ventileren fijn op een warme dag. Dat bezwaar verliest snel aan kracht omdat iedere Neon standaard is voorzien van airconditioning.

Wat uiteindelijk nog ontbreekt is een klokje, dat is alleen aanwezig als de auto is uitgerust met een Chrysler radio. Op het gebied van veiligheid zijn twee airbags standaard, ABS is optioneel. Amerikanen zien

hun auto vaak als een tweede huis zodat de Neon is gezegend met een overvloed aan bakjes, vakjes, (beker)houders, klepjes en andere bergplekken.

Comfort komt behalve van luxe ook van het onderstel. De Neon rijdt, tegen alle vooroordelen in, niet als een deinend waterbed over de weg. In tegendeel. Al bij de eerste bocht geeft de auto vertrouwen en is snel duidelijk dat Chrysler een aangename middenweg heeft weten te vinden tussen comfort en stabiliteit. Ook als de auto met opzet over golvend wegdek wordt geloodst is het onderstel niet tot deinen te verleiden. Op het moment dat het lijkt alsof de auto eindelijk zal toegeven aan z'n herkomst weet de Neon aangenaam te verrassen met een weggedrag dat zich als "natuurlijk" laat omschrijven. De auto doet onder alle omstandigheden precies wat voor de bestuurder het veiligst en voor de inzittenden het comfortabelst is.

Big block

Alle voor Europa bestemde Neons hebben dezelfde motor: een 2 liter 16 kleppen viercilinder, goed voor 133 pk en een sprint van 0 naar 100 km/u in 10,8 seconden. In combinatie met het vergevensgezinde onderstel en goede geluidsisolatie lijkt de auto daarmee niet snel, maar wijst de teller gemakkelijk een hogere snelheid aan dan verwacht. De testauto is naar goed Amerikaans gebruik voorzien van een automatische versnellingsbak. Een handgeschakelde variant is ook leverbaar.

Het lijkt alsof de Neon een vierversnellingbak heeft, maar eigenlijk telt de automaat er drie. Door de toepassing van een "lock up" systeem doet de drie-bak zich een maatje groter voor dan hij eigenlijk is. Op die manier kan de automaat de motor onder alle omstandigheden laag in de toeren houden. Als ware het een echt "big block" laat de Neon zich zacht en soepel door het centrum van America sturen.

Wie liever meer controle over de motor heeft zet de automaat in de stad in "2", waarop de auto sneller reageert op gas loslaten of indrukken. Vergeet dat het instructieboekje zegt dat deze stand alleen voor het trekken van aanhangers in de bergen is. Als het gaspedaal snel en vastberaden tegen de vloer wordt ingedrukt, levert de "kick down" extra acceleratie voor

bijvoorbeeld een inhaalmanoeuvre. Dankzij het relatief lage gewicht van 1150 kg kwam het testverbruik uit op een heel respectabele 1 op 13.

The american way

Klinkt het allemaal te gangbaar? Een aantal zaken is en blijft typisch uit het land van de lawsuit. Om de contactsleutel in de accessoirestand te zetten moet deze tegen de richting van de klok in worden gedraaid. Op die manier kan iemand die alleen naar de radio wil luisteren nooit per ongeluk de motor starten en sluit Chrysler ieder risico uit ge'sue'ed te worden.

Ook typisch voor de Amerikaanse cultuur is een haast panische beveiliging. Met de afstandsbediening wordt in eerst instantie alleen het bestuurdersportier geopend. Pas als de knop een tweede keer wordt ingedrukt, worden alle deuren ontgrendeld. Tijdens het rijden gaan de deuren automatisch weer op slot om "car jacking" tegen te gaan.

De indeling van het dashboard is ook typisch Amerikaans. Afgezien van de regelaars van het klimaatsysteem telt het gehele dashboard welgeteld één knop: die voor de achterrautverwarming. Alle andere functies worden bediend met twee grote hendels aan het stuur. Het is zaak even te leren hoe alles werkt, daarna is het reuze handig. Tijdens de testperiode is niets ongewild aan of uitgeschakeld door bruuske sturbewegingen of onvoorzichtig handelen. Over ergonomie is goed nagedacht.



Conclusie

Zelden riep een testauto zo veel vragen op van omstanders tijdens de diverse fotosessies. De eendaagse reis van America (Limburg) naar Zuid Carolina (Noord Brabant) geeft alle antwoorden. De Neon heeft niet de wegligging van een vliegend tapijt, heeft geen overdadige dorst en de afwerking is niet slordig. In plaats daarvan kent de Neon een veilig en comfortabel onderstel, een net verbruik en heel behoorlijke afwerking.

Desondanks biedt Chrysler de auto nog steeds voor een ongehoord lage prijs aan. Andere merken bieden misschien een even ruime auto, maar dan niet met een 2 liter motor en helemaal niet met zoveel luxe als de Neon biedt. Sla daarom nu toe. Maar vertel het niet verder, want als iedereen het weet gaat Chrysler wellicht een realistische prijs voor de auto vragen ... ■



Specificaties

Chrysler Neon 2.0i 16v LE automaat

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	439 x 171 x 142 cm
Wielbasis	267 cm
Gewicht	1.150 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	450 kg
Tankinhoud	47 l
Bagageruimte	371 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1995 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	133 pk @ 5600 tpm
Koppel	177 Nm @ 4600 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,8 sec.
Topsnelheid	195 km/u
Verbruik gemiddeld	8,8 l / 100 km
Verbruik stad	11 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 17.695,-
Prijs instapmodel	€ 15.426,-